Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1346

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat taxichauffeurs het heft zelf in hand willen nemen tegen Uber* (ingezonden 5 februari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 februari 2015)

Vraag 1
Wat is uw reactie op het bericht dat taxichauffeurs het heft zelf in hand willen nemen tegen UberPOP?[1]

Antwoord 1
In Nederland hebben we met elkaar regels vastgesteld en afspraken gemaakt over de handhaving daarvan. Het is niet de bedoeling dat mensen het heft in eigen hand nemen en ik wijs dat dan ook af. De door taxichauffeurs aangekondigde actie ligt op het terrein van openbare orde en veiligheid en dat ligt primair bij burgemeester en politie. De ILT blijft handhavend optreden tegen overtredingen van de taxiregelgeving door UberPOP chauffeurs en andere snorders.

Vraag 2
In hoeverre kunt u zich voorstellen dat officiële taxichauffeurs zich machteloos voelen tegenover de chauffeurs van UberPOP? Wat gaat u ondernemen om de rust in de taxibranche te herstellen?

Antwoord 2
Met UberPOP heeft Uber een initiatief gelanceerd dat niet past binnen de huidige regelgeving, waarin eisen zijn gesteld om de kwaliteit en veiligheid van het taxivervoer voor de consument te waarborgen. Handhaving van deze regelgeving is een taak die valt onder mijn verantwoordelijkheid. Ik houd daarom vast aan voortzetting van de reeds ingezette handhaving tegen UberPOP chauffeurs en andere snorders. Ook de handhaving tegen Uber International BV in de vorm van een last onder dwangsom wordt voortgezet. Zie ook het antwoord op vraag 3 en 6.

[1] «Taxirijders willen heft in hand nemen tegen Uber», Algemeen Dagblad, 4 februari 2015, http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/3844205/2015/02/04/Taxirijders-willen-heft-in-handen-nemen-tegen-Uber.dhtml

ah-tk-20142015-1346
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Kunt u aangeven hoeveel controles de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de afgelopen zes maanden heeft uitgevoerd om UberPOP-chauffeurs op te sporen en tot hoeveel boetes dit heeft geleid?

Antwoord 3
Er zijn in de afgelopen zes maanden in totaal veertien snorderacties uitgevoerd, waaronder acties tegen UberPOP chauffeurs. Daarbij is aan in totaal tien UberPOP chauffeurs een last onder dwangsom opgelegd van € 10.000,– per chauffeur en is tegen elk van deze tien chauffeurs proces-verbaal opgemaakt wegens overtreding van de Wet Personenvervoer 2000. De last onder dwangsom wordt verbeurd als een chauffeur opnieuw betrapt wordt op illegaal taxivervoer. Het strafrechtelijke deel van de handhaving gebeurt onder verantwoordelijkheid van het OM.

Vraag 4
Hoeveel personeel (in fulltime-equivalent (fte)) houdt zich bij de ILT bezig met controles binnen de taxibranche? Acht u dit voldoende?

Antwoord 4
De beschikbare handhavingscapaciteit voor personenvervoer (bestaande uit taxi- en busvervoer) van de ILT is ongeveer 20 fte. De inspecteurs kunnen flexibel worden ingezet, daar waar behoefte is. Ik acht dit voldoende.

Vraag 5
Kunt u uitleggen waarom legale taxichauffeurs UberPOP-chauffeurs kunnen herkennen en klem kunnen rijden, maar de ILT deze chauffeurs niet voldoende kan herkennen en kan aanpakken? Bent u bereid gebruik te maken van de hulp van legale taxichauffeurs om illegale snorders zoals UberPOP-chauffeurs op te sporen en van de weg te halen?

Antwoord 5
Wanneer de ILT UberPOP-chauffeurs herkent, vereist de wet een aanpak met zorgvuldig opgebouwde bewijsvoering. ILT maakt in haar opsporing en handhaving reeds gebruik van signalen van derden, dat kunnen ook taxichauffeurs zijn.

Vraag 6
Waarom rijdt UberPOP gewoon door, terwijl de voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) duidelijk was in de uitspraak van 8 december 2014[2]? Deelt u de mening dat uw geloofwaardigheid steeds verder afbrokkelt als u richting de samenleving spreekt over opgeschroefde controles en hardere aanpak terwijl u in werkelijkheid bijna niets doet om korte metten te maken met illegale UberPOP-diensten?

Antwoord 6
Het is de verantwoordelijkheid van UberPOP chauffeurs en de onderneming Uber zelf om zich te houden aan de wet en aan uitspraken van de rechter.
De ILT heeft na de uitspraak van het CBB de handhaving van snorders, en in het geval van UberPOP ook de onderneming Uber, onverminderd en met dezelfde prioriteit en aandacht voortgezet. Door dit te doen is inmiddels de door de ILT opgelegde last onder dwangsom zes keer verbeurd. Zoals ik u eerder heb gemeld, kan dat meerdere keren gebeuren, tot de maximale dwangsom van € 100.000,– is bereikt.
Ik bestrijd het beeld dat de illegale UberPOP-diensten niet worden aangepakt. De ILT zet daar actief en intensief op in. Vanuit het belang van effectieve opsporing zijn de activiteiten van de ILT veelal niet zichtbaar voor de buitenwereld.

[2] http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:CBB:2014:450

Vraag 7
Wat vindt u ervan dat onder veel chauffeurs het gevoel leeft dat u de zaak aan het rekken bent terwijl u de wet moet uitvoeren? Wanneer gaat u voor de legale taxichauffeurs echt zichtbaar de wet uitvoeren en snorders, waaronder UberPOP-chauffeurs, aanpakken?

Antwoord 7
De aanpak van snorders, waaronder de UberPOP chauffeurs en de onderneming Uber, heeft sinds het ontstaan van de snorderproblematiek een constante en in prioriteit oplopende aandacht en handhaving vanuit de ILT gekend. Deze aanpak wordt gecontinueerd. De opsporing en handhaving vergt echter een zorgvuldigheid die, mede vanuit het belang van effectieve opsporing, niet altijd direct zichtbaar is. Zie ook het antwoord op vraag 3 en 6.

Vraag 8
Kunt u uitrekenen hoeveel een UberPOP-chauffeur per uur verdient, na aftrek van alle kosten en afschrijvingen?

Antwoord 8
Nee. Ik heb geen inzicht in die gegevens.

Vraag 9
Welke mogelijkheden ziet u om het imago en de kwaliteit van de legale straattaxi's in grote steden te verbeteren?

Antwoord 9
In oktober 2011 is de Wet Personenvervoer 2000 gewijzigd met als doel bevordering van de kwaliteit van het taxivervoer voor de consument. Taxichauffeurs die actief zijn in het straattaxivervoer konden vaak niet voorzien in een adequate basiskwaliteit en een betrouwbare, veilige rit tegen een redelijke prijs. Dit probleem deed zich vooral voor in de grote steden. Daarom is voor alle gemeenten de mogelijkheid geïntroduceerd om in aanvulling op het landelijk regelgevend kader aanvullende eisen te stellen aan het lokale straattaxivervoer. Daarnaast hebben zeven gemeenten (waaronder de grote steden) aanvullend de bevoegdheid gekregen om in hun gemeente een model van groepsvorming in te richten. Deze gemeenten kunnen taxiondernemers en -chauffeurs verplichten om zich bij een groep aan te sluiten, de zogenoemde Toegelaten Taxi Organisatie.
Deze wetswijziging uit 2011 is een belangrijk element in de tussentijdse evaluatie die ik uw Kamer eind eerste kwartaal 2015 zal doen toekomen.

Vraag 10
Klopt het dat het binnen de huidige taxiwetgeving mogelijk is om meerdere chauffeurs op één vergunning te laten rijden, waarbij aan deze chauffeurs geen eisen worden gesteld? Zo ja, hoeveel chauffeurs mogen rijden onder één taxivergunning en acht u dit een wenselijke situatie?

Antwoord 10
Ja. Een taxibedrijf kan onder de vergunning of vakbekwaamheid meerdere personen taxivervoer laten verrichten. U kunt daarbij denken aan samenwerkingsvormingen zoals een maatschap of vennootschap onder firma. Het aantal chauffeurs is daarbij niet in wet- en regelgeving gelimiteerd. Uiteraard moeten de chauffeurs wel voldoen aan de nodige eisen, waaronder vakbekwaamheid, voor het verkrijgen van een chauffeurskaart.